

ロシア極東地域経済発展・流通調査レポート

環日本海経済交流センター 貿易・投資アドバイザー

富山大学 経済学部 教授

森岡 裕

1. はじめに

リーマンショックによる世界的不況、ロシア政府による中古車に対する関税の大幅引き上げ等の影響を受けながらも、北陸（富山）とロシア極東との経済交流は長期的に拡大していくと考えられる。そこでまず、日本とロシア、富山県と沿海地方の経済交流（貿易）の状況について確認しておきたい。それをふまえて、今回の調査で訪問したロシア極東の諸機関の状況について報告する。

2. 日本とロシア、富山県と沿海地方の貿易の現状

日本とロシアの貿易は、両国の貿易額全体の中で見たとき、お互いにそれほど大きな存在ではない（表-1、2 参照）。日本の主要な貿易相手国は、周知のように中国（21兆6716億円、20.5%）とアメリカ（14兆2457億円、13.5%）であり、日本の貿易総額に占める両国のシェアは全体の1/3である。これに韓国（6兆4608億円、6.1%）、台湾（5兆1094億円、4.8%）が続く。日本の貿易におけるロシアの状況は、輸出（日本からロシアへの）で32.95億ドル（日本の輸出総額の0.6%）、輸入で

88.53億ドル（日本の輸入総額の1.6%）である。⁽¹⁾ ここから明らかなように、日本の貿易においてロシアは決定的に重要な位置は占めていない。

次に、ロシア側からみていく。ロシアの主要な貿易相手国は、ドイツ（399億ドル、8.51%）、オランダ（398億ドル、8.50%）、中国（395億ドル、8.43%）、イタリア（329億ドル、7.02%）であり、これらの4ヶ国でロシアの貿易総額の1/3を占める。日本はロシアの貿易相手国として11位となっているが、貿易額は145億ドル（3.09%）であり、ロシアの貿易においてそれほど大きな存在とはなっていない。

このように日本とロシアは国全体の貿易でみた場合、互いに重要な存在とはなっていない。だが、富山県と沿海地方の貿易については、状況が大きく異なる（表-3、4 参照）。

2008年では、富山県の輸出の45.5%（1340億円）をロシアが占めており、富山県の輸出先の第1位である。2009年には中古車に対する関税の大幅引き上げの影響を受け、13.1%（167億円）に低下したとはいえ、第3位を占めている。

輸入については、2008年、2009年ともに第2

表-1. 日本の貿易相手国上位10ヶ国 2009年

順位	国名	金額（億円）	シェア（%）
1	中国	216,716	20.5
2	アメリカ	142,457	13.5
3	韓国	64,608	6.1
4	台湾	51,094	4.8
5	オーストラリア	43,774	4.1
6	タイ	35,649	3.4
7	サウジアラビア	32,220	3.0
8	ドイツ	31,169	2.9
9	香港	30,781	2.9
10	インドネシア	29,072	2.8
総額		1,056,700	

（出所）財務省貿易統計より作成

表-2. ロシアの貿易相手国上位15ヶ国 2009年

順位	国名	金額（1,000ドル）	シェア（%）
1	ドイツ	39,912,067	8.51
2	オランダ	39,883,311	8.50
3	中国	39,533,299	8.43
4	イタリア	32,945,586	7.02
5	ベラルーシ	23,431,092	4.99
6	ウクライナ	22,940,087	4.89
7	トルコ	19,617,141	4.18
8	アメリカ	18,395,295	3.92
9	フランス	17,150,330	3.66
10	ポーランド	16,714,343	3.56
11	日本	14,511,787	3.09
12	フィンランド	13,113,251	2.79
13	カザフスタン	12,839,536	2.74
14	イギリス	12,615,811	2.69
15	韓国	10,527,039	2.24
総額		469,207,611	

（出所）「ロシアNIS調査月報」2010年 9-10月号 p.21より作成

位であり、富山県の輸入総額に占める割合は、11.3% (416億円)、14.4% (183億円) となっている。世界不況と中古車に対する関税引き上げによって富山県からロシアへの輸出額が約90%減少したが、それでも富山県にとって重要な貿易相手国となっている。したがって、特定品目に過度に依存しないような貿易（新しい輸出商品の開拓）を目指していく必要がある。

次に沿海地方についてみると、日本は、中国、韓国と並んで重要な貿易相手国であることがわかる。2008年においては、日本への輸出は2.08億ドルであり、沿海地方の輸出総額の15%を占める。他方日本からの輸入は21.53億ドルであり、沿海地方の輸入総額の37%を占めている。2009年は、中古車に対する関税引き上げの影響で日本からの輸入は3.33億ドル (11.2%) と大幅に低下している。輸出は1.01億ドル (8.8%) に低下している。これは、富山県の場合と同様に、いかに中古車に対する関税引き上げの影響が大きかったかを示している (表-5 参照)。2008年には機械・設備・輸送機器の輸入が30.73億ドル (沿海地方の輸入総額の53%) であったのに対して、2009年には8.04億ドル (沿海地方の輸入総額の27%) に低下してい

る。しかしながら、沿海地方にとって日本は依然として重要な貿易相手国として位置づけられている。

このように、国同士ではそれほど重要な貿易相手国ではない日本とロシアだが、地方 (富山県、沿海地方) においては重要な貿易相手となっている。だが、ロシア政府の政策決定によって大きく左右されるという性格を持った貿易であることも事実である。アメリカへの経済的依存が非常に大きかった時期に、「アメリカがくしゃみをすれば、日本が風邪を引く」という表現がなされたが、それにならえば、「ロシアがくしゃみをすれば (政策決定・変更すれば)、富山県は風邪を引く (対ロシア貿易は大変動する)」という状況であろう。製造業の育成・強化を目指すロシア政府の方針は長期的に変更がないと想定されるので、日本 (富山県) としては、それを前提に新しい貿易品目を見いだしていくことが必要となる。その点で、今回の調査の意義は大きかったと言える。そこで、このことをふまえて、今回訪問したロシア極東の諸機関について紹介する。

表-3. 富山県の主要貿易相手国

(輸出)

順位	2008			2009		
	国名	金額 (100万円)	シェア (%)	国名	金額 (100万円)	シェア (%)
1	ロシア	134,072	45.5	韓国	37,563	29.4
2	韓国	56,338	19.1	中国	32,664	25.6
3	中国	43,034	14.6	ロシア	16,738	13.1
4	台湾	9,373	3.2	台湾	5,032	3.9
5	アメリカ	6,922	2.3	タイ	5,024	3.9
総額		294,085	100	総額	127,594	100

(輸入)

順位	2008			2009		
	国名	金額 (100万円)	シェア (%)	国名	金額 (100万円)	シェア (%)
1	アラブ首長国連邦	109,361	29.6	中国	21,177	16.6
2	ロシア	41,614	11.3	ロシア	18,354	14.4
3	中国	40,725	11.0	インドネシア	17,312	13.6
4	インドネシア	36,203	9.8	アメリカ	7,724	6.1
5	スーデン	16,387	4.4	オーストラリア	7,374	5.8
総額		369,232	100	総額	110,995	100

(出所) 北陸AJEC, 「Warm TOPIC」, 2009年 VOL. 86, p.27.
2010年 VOL. 92, P.21. より作成

表-4. 沿海地方（ロシア）の主要貿易相手国（単位 100万ドル）

国名	2008		2009	
	輸出	輸入	輸出	輸入
中国	559.5	2,164.4	633.8	1,595.7
韓国	357.2	515.4	295.8	265.1
日本	208.0	2,153.0	101.9	333.0
アメリカ	28.0	243.0	2.1	164.2
フランス	0.0	79.7	0.0	103.1
オーストラリア	0.4	91.5	0.4	71.5
ベトナム	14.0	61.5	12.4	36.6
カナダ	0.2	43.0	1.8	38.9
ドイツ	66.6	70.0	1.7	36.0
タイ	0.0	93.3	0.0	29.5
台湾	8.1	28.0	2.0	19.7
ブラジル	0.0	43.8	—	—
総額	1,354.4	5,810.6	1,158.3	2,979.3

（出所）「ロシアNIS調査月報」2010年 9-10月号 P.64 より作成

表-5. 沿海地方（ロシア）の輸出入品構成

（輸出）100万ドル

	2008	2009
機械・設備・輸送機器	66.1	35.1
燃料・鉱物原料・金属	295.5	175.2
化学品	48.7	55.0
原料およびその加工品	329.8	231.8
木材	329.6	231.8
食料品	596.0	562.0
消費財工業製品	1.9	—
総額	1,354.4	1,066.4

（出所）同上 p.64 より作成

（輸入）100万ドル

	2008	2009
機械・設備・輸送機器	3,073.0	804.4
燃料・鉱物原料・金属	356.4	198.6
化学品	392.0	277.9
建材	54.1	32.4
木材・紙パルプ	104.3	73.2
消費財	1,791.7	1,555.6
食料品	915.3	752.0
消費財工業製品	876.4	803.6
総額	5,778.5	2,944.9

（出所）同上 p.64 より作成

3. ロシア極東の諸機関の状況

[ウラジオストク商業港訪問]

ウラジオストク商業港は17のバースを有しており、車、木材、穀物等を扱っている。またコンテナの取扱量は25万TEUとなっている。日本との関係では、ロシアから日本へは、穀物、コークス、鉄、パルプが輸出され、他方日本からロシアへは、車、建機、金属（レール、パイプ等）が輸出されている。なお、車、建機を中心に日本からロシアへの物の流れは昨年と比べて2倍になっているとのことであった。

穀物については、年間300万トンを取り扱えるように設備投資を行う計画があることが示された。今年是不作のために穀物の輸出が禁止されているが、長期的な方向としては穀物輸出の強化が図られると考えられる。また、穀物輸出のための輸送インフラの強化について、ノボシビルスク州とウラジオストク商業港が提携したとの記事があった

ので、⁽²⁾ その点について質問したところ、以下のような回答があった。

（ウラジオストク商業港の回答）

(1) 穀物の主要な産地はシベリアであり、それを輸出することに力を入れている。

(2) しかし、それはノボシビルスク州だけを想定



対応者：エグージン社長（中央）、クルシュニコバ・マーケティング部長（社長左）

したものではない。



回復し始めた新車の輸入

[FESCO訪問]

FESCOはロシアを代表する総物流企業であり、富山県との関係も深い。この点も含めたFESCOからの説明は、以下のとおりである。

[FESCOの説明]

- (1) 伏木との関係は、コンテナだけでなくRORO船もありFESCOにとって非常に重要な港である。
- (2) 日本とロシアとの取引について
 - ① 2年前に世界不況の影響を受けたが、現在は回復傾向にある
 - ② しかし、コンテナ輸送については2008年の水準にまで回復していない
- (3) シベリア鉄道を利用して、フィンランドから台湾へのトランジットを計画中である。
- (4) 日本からの集荷を増やすために、日本に支社を設置することを計画中である。

また当方からの伏木港の状況と輸送実験等に関する説明・提案に対しては、富山県の計画に理解を示し、協力したい旨の回答がなされた。

ところで極東の多くの港が穀物輸出に向けての設備投資を計画しており、これがすべて実現されると港間で穀物の取り扱いをめぐる競争が熾烈になるのではないかとこの質問に対して、マスロフ社長の回答は、収穫が十分にあればその心配はないとのことであった。

またAPEC（2012年 ウラジオストクで開催予定）に向けて多くの公共事業がウラジオストクで行われており、荷役業務に関して人手不足が生じないかとこの質問に対しては、FESCOでは荷役業務に関して人手不足は発生していないとの回答が

あった。公共事業関係には、中央アジアからの出稼ぎや外国人労働者があてられており、FESCOの荷役業務には影響がないとのことであった。



対応者：マスロフ社長、アレクサンドロフ営業・ロジスティック部長、イバシチェンコ運行部長

[Sollers 極東訪問]

コルネチェク社長の説明によれば、現在は年間3万台の生産能力を持ち、670人を雇用しているとのことであった。生産については、双竜の車（4車種）をSKDで生産している状況である。



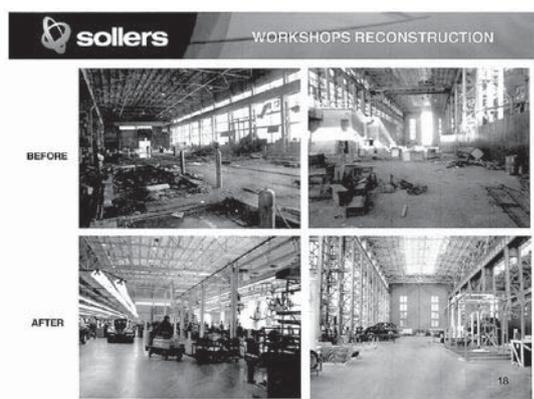
対応者 コルネチェク社長

Sollers極東は、ロシア政府にとって必ず成功させねばならない会社と言える。それは、製造業が弱いロシア極東（沿海地方）に製造業の基盤を形成するためである。またより切実な理由としては、ロシアの製造業（自動車産業）の育成・強化を図るために、中古車に対する関税を大幅に引き上げ、結果として極東の人々が育ててきた中古車ビジネスに大きな打撃を与えたからである。したがって、日本から輸入される中古車にかわって極東の人々に国産車を供給する「義務」がある。また雇用も確保されねばならない。雇用に関しては、2年後

(2012年)には、2000人の雇用をもたらすとのことであった。

工場内は撮影禁止であったので、Sollers極東提供の写真をご覧ください。

厳格さと同時にロシア的なおおらかさと言えるのだが、工場見学者用のコース・ラインのようなものは設定されておらず、自由に見学することができた。実際、組立作業を行っている従業員の真横で見学することも許された。工場内で興味深かったのは、KAIZENと書かれた掲示板があり、そこに従業員からの改善提案が写真付きで示されていたことである。Sollers極東の説明によると、トヨタのやり方を取り入れているとのことであった。



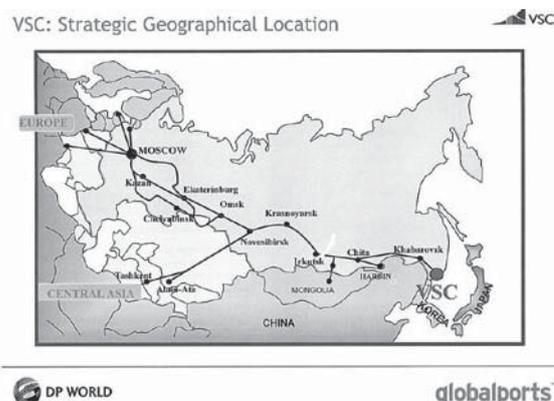
Sollers 提供写真

[VSC訪問]

VSC (N-トランス社が株式の75%を保有、DPワールド [ドバイ] 社が25%を保有) は、アジア・ヨーロッパ間の物流に関するコンテナ・荷役を主要な業務としている。コンテナについては、リーマンショック以前は40万TEUであったが、現在は28万TEUとのことであった。VSCは、2020年までにコンテナ処理能力を220万TEUに増大する計画を立てている。大幅な設備投資 (処理能力増強) であるが、特定の品目や国・地域との物流の増加を前提とした計画ではなく、国内輸送におけるボトルネックを避けるための設備投資とのことであった (図-1参照)。

VSCの強みは鉄道の駅に近いことで、リーマンショック以前は、1日当たり350両の貨車が往来し、モスクワまで10日で到着していた。なおVSCの説明では、通関で3~4日、トランジットで3~4日、積み込みで1~2日をVSCで要するとのことであった。

図-1. VSCの物流戦略



(出所) VSCのパフレット

[ナホトカ商業港訪問]



対応者 ドロガン社長



ナホトカ商業港は、ロシアの有力な冶金・鉱業グループであるEVRAZグループの傘下にある。日本との関係は深く、ロシアから日本への輸出では石炭・金属、日本からの輸入では建機が中心である (以前は、中古車も主要な品目であった)。コンテナの取扱量は少なく、現在はほとんど取り扱っていない。

通関については、中央アジア向けのトランジットでは1日程度、ロシア国内向けでは1週間程度と

3 TOP NEWS

のことである。

ナホトカ商業港の主要な取扱品目は石炭であるが、EVRAZグループ関連のクズバス炭が中心である。他社関係では、シブ・ウーゴリ・メット社の石炭を扱っている。周知のように、ロシア極東の港はモスクワ資本による囲い込み（プライベートポート化）が進んでおり、⁽³⁾他グループの石炭（ヤクート炭等）は取り扱っていない。



対応者 メリニコフ 国際部長、ソコレンコ輸送業務センター長

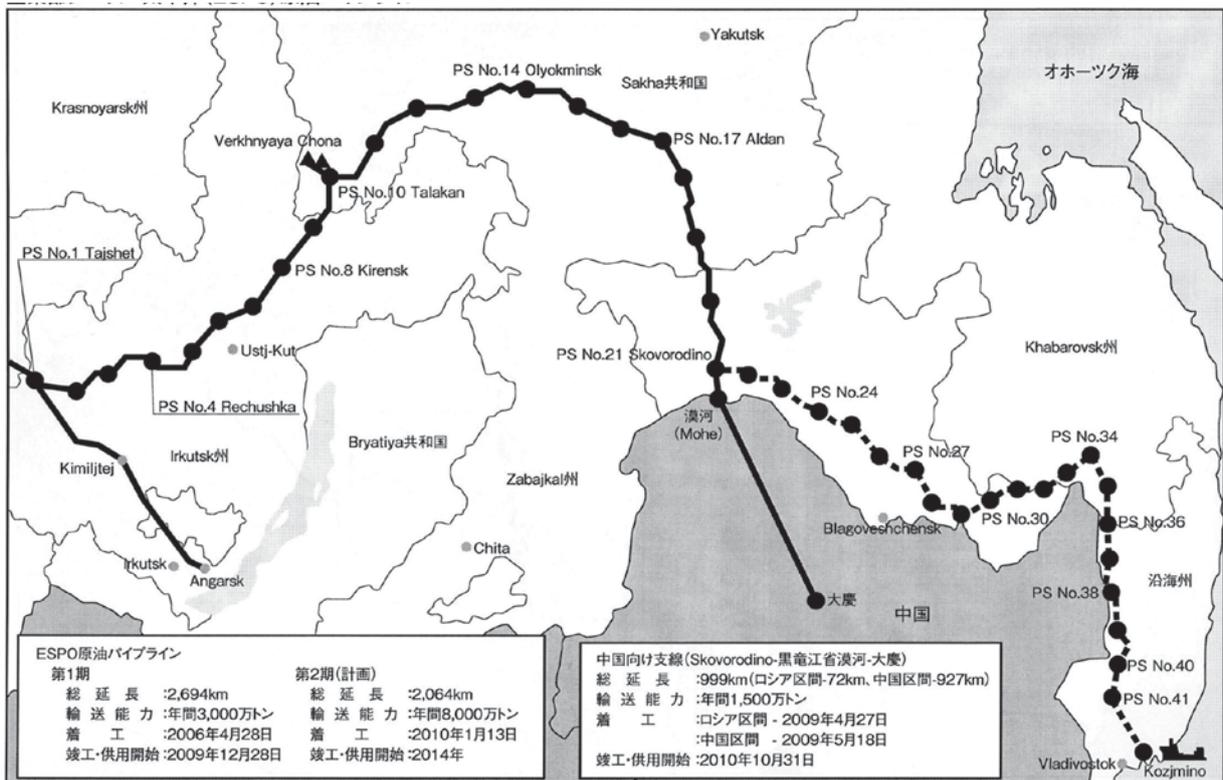
【極東鉄道（ロシア鉄道）訪問】

極東鉄道は、本線・支線あわせて6000kmを有しており、現在はコンテナ輸送のスピードアップ（1200km/日から1400～1500km/日へ）を計画中である。コンテナの取扱量は、世界不況の前までは1日当たり300両（1両に2～3コンテナを搭載）であったが、現在は150両とのことである。主要な顧客は、韓国のヒュンダイ（カザフスタンへの自動車部品の輸送）と日本のトヨタ（タガンログ、サンクトペテルブルグ向け）である。

通関に関しては、税関コードの簡素化や電子申告の段階的導入によって、通関手続きが迅速化されるとのことである。

石油の輸送については、現在スコボロジノからコジミノまでは鉄道で輸送されている。しかしコジミノまでのパイプライン建設（第2期工事）が完成すると、石油はパイプラインでコジミノまで輸送される（図-2 参照）。しかし極東鉄道としては、パイプラインがコジミノまで建設されても、石油輸送の業務から撤退しない方針である。

図-2. 東部シベリア・太平洋（ESPO）原油パイプライン



(出所) 杉本 侃 「2030年までのロシアの長期エネルギー戦略」(2010 東西貿易通信社 95頁)

なお、石炭については、輸出用の石炭輸送に対して適用されていた特惠運賃は現在は廃止されており、正規運賃をとっているとのことである。

[SUNTEC訪問]



SUNTEC社は、アロックサンワ社（福井市、住宅関連総合コーディネイト）が2007年にロシアに設立した現地法人である。ハバロフスクのショッピングセンター内で、家具、住宅関連設備の販売を行っている。

日本製の住宅関連設備への人気は高く、特にシャワートイレ（15万ルーブル、約45万円）がよく売れているとのことであった。ハバロフスク地方の平均賃金（2008年）が18,984ルーブル（約5.7万円）であることから、シャワートイレは高価な商品である。これは、高価格でも人気商品になればビジネスになることを示す興味深い例である。

4. むすび

富山県とロシア極東との経済交流は、国同士（日本とロシア）の経済交流を上回る強いものであることはすでに述べた。そして今回訪問したロシア極東の諸機関（物流、運輸関連）でのヒヤリングからも、この点を確認できた。世界不況の打撃から回復しつつあり、物流は拡大傾向にあることもうかがえた。またいろいろと問題はあがるが、通関の簡素化や輸送のスピードアップに向けた様々な努力が行われていることも事実である。したがって、根拠もなく過度に楽観的になることは慎まねばならないが、ロシアとの交易・物流に関して悲観的になる必要もない。商談会も初めてということもあり、非常に盛況であった。このような試みを積み重ねていくことが重要である。

最後に留意すべき点を2つ指摘しておきたい。

1つは、製造業を育成・強化するというロシア政府の方針は長期的に変更がないということである。したがって、この政策が継続されるということを中心に、新しい主力輸出商品・輸入商品を開拓する必要がある。

2つめは、極東の港に対する囲い込み（モスクワ資本によるプライベートポート化）が強いことである。そのため各港の経営者の目は親会社（モスクワ）に向いており、近隣地域の他港との連携という横のつながりが弱いような印象を受けた。ロシア極東の港の事業運営がこのような環境の下で行われていることを、しっかりと認識しておく必要がある。

(注)

- (1) 「ジェットロ世界貿易投資報告 2010年版」134頁
- (2) 『月刊ロシア通信』 2010年 6月号 23頁
- (3) ロシア極東の港のプライベートポート化については、齋藤大輔「ロシア沿海地方主要港の概況」（『ロシアNIS調査月報』 2009年 4月号）を参照。

付表-1. 沿海地方の地域生産高構成（2007年）

部門	割合 (%)
農業、狩猟、林業	5.0
漁業	5.8
製造業	8.2
卸・小売業、自動車・日用品等の修理	23.5
運輸・通信	19.6
不動産	8.2
公務、軍務	8.7
教育	3.8
保健、社会サービス	4.8
その他	12.4

(出所) Регионы России, Основные характеристики субъектов Российской Федерации, 2009, с. 592より作成

付表-2. ハバロフスク地方の地域生産高構成（2007年）

部門	割合 (%)
農業、狩猟、林業	6.4
製造業	14.2
建設	6.7
卸・小売業、自動車・日用品等の修理	14.6
運輸・通信	18.0
不動産	9.8
公務、軍務	8.4
教育	4.7
保健、社会サービス	4.8
その他	12.4

(出所) 同上 c. 599より作成